

産業遺産の公共性：その価値は何から生じるのか？

Publicity of Industrial Heritage: Generation of Social Value

岡田 昌彰（近畿大学） OKADA, Masaaki (Kinki University)

1. 土木・産業遺産の価値が規定される過程

土木・産業遺産の価値は何から生じるのか？今回のセミナーにあたって、上記のような興味深いテーマを頂いた。これはまさに筆者が現在まで考察し続けてきた重要な研究課題の1つであるが、「文化財」を扱う本セミナーにてこのようなテーマを取り入れて頂けたことを新鮮に感じている。文化財あるいはそれらの形成する風景とはどのように形づくられるのか、という根源的なテーマを掘り下げる上での1つの切り口となれば幸甚である。

土木構造物や産業施設には、人々の日常生活そのものを成立させるという実用的な役割があるだけでなく、スケールの大きさや特徴的な形態によって地域のランドマークとなりやすい。特に工業都市においては煙突などの工業プラント、タワーなどが原風景を形成しているケースも少なくない。また、「Built-in Amenity」すなわち当初の機能達成の条件として産業施設が本質的に兼ね備えているアクセスの利便性、敷地の合理的配置や施設の合理的形態などが、廃止後の用途転用において価値ある要素として炙り出されるケースもある¹⁾。

ここでもう1点興味深いことは、このような価値発見・伝播のプロセスにおいて、専門家などの“目利き”がその価値を規定し文化財としてのステータスを付与する「トップダウン」のシステムに加え、一般市民あるいは「価値の第一発見者」によって価値を獲得・共有される「ボトムアップ」の事例が見られることである。特に近年は、必ずしも専門家ではない一般市民あるいはEnthusiast（趣味人やマニアなど）が現存する構造物などに新しい意味を付与し、それがSNSなどのネットメディアを通して広がり社会に共有されていくような現象も見られる²⁾。彼らの提供する情報の中には再検証を要する不確かなものもあることは事実だが、価値を発掘する上で必要となる選球眼や機動力、そして熱意には優れたものがある。例えば、現在進行中の奈良県近代化遺産調査では、一部に非専門家の調査委員による調査物件を取り入れているが、我々専門委員だけでは見落とししまいそうな興味深い「文化財候補」が、綿密な調査情報

とともに挙げられている。委員会にて調査委員ご本人の寄せられた次の言葉は印象的だ。

「この情報は、今回の近代化遺産調査事業を目的として収集したものではない。自分の志で収集していた情報が、今回たまたま県のニーズに合致したに過ぎない。」

本稿においては、このようなボトムアップの価値発見・伝播・共有のプロセスに注目し、筆者が現時点で検証し得た以下の5項目、すなわち（1）工業都市におけるテクノスケープの原風景化・観光地化、（2）第一発見者の命名による名所化、（3）風物詩化、（4）偶発的な自然現象による存在の強調、そして（5）レプリカによるイメージの存続 について、それぞれ典型的な事例を取り上げ議論することとしたい。

2. ボトムアップの価値発見・伝播・共有

（1）工業都市におけるテクノスケープの原風景化、あるいは観光対象化^{3) 4)}

先進工業国日本に数多く存在する工業都市においては、工業施設の形成する風景（テクノスケープ）に対し、地域住民がさまざまな価値を付加する事例が見られる。特に、煙突や排気塔などの大規模な施設の中には、ランドマークとして都市の随所から眺められ、立地都市の原風景として認識されるものも少なくない。一方、近年は一般来訪者の間でもテクノスケープが即物的な観光対象として捉えられており、観光雑誌やウェブ上のSNS、個人ブログ等では夥しい数のテクノスケープが熱い眼差しをもって語られているほか、京浜工業地帯、堺泉北、四日市、室蘭、北九州、大竹、周南、姫路、尼崎などの諸都市では工場夜景ツアーが定期的に実施されている。2011年には各市の観光課、商工会議所を中心とした「工場夜景サミット」なるものも開催されている。

生産・流通といった所与の機能を全うすべく形成されたテクノスケープに対し、必ずしもそれとは脈絡をもたない全く新しい意味がオブザーバーによって自ずと与えられ、それが新しい社会的価値観を形づくるのである。

このような事例は世界各地に見られるが、ここでは広島県南西端、広島湾に面する大工業都市、大竹市のテクノスケープをご紹介します。明治以降、製紙・レイヨン工業などが発達していたが、恵まれた水質の用水や旧干拓地の広大な転用地を背景として昭和20年代後半に工業が著しく発達し、対岸の和木町を含む沿岸域に大規模な石油コンビナートが形成される。

ここでは、市民によるユニークなテクノスケープの扱い方が見られる。例えば、1970年発刊の「大竹市史」の口絵には金森群一氏によるテクノスケープの俯瞰景が掲載されており（図-1）、市の代表景の1つとして位置づけられていることがわかる。また、小瀬川河口付近には市内南栄地区と南隣和木町との間に三井化学のパイプラインが敷かれており、河川の中央部に特徴的なタワー状の構造物が立地している。ネット上ではその外観から「大竹のエッフェル塔」（グラビアⅢ頁参照）などと言及されている。タワーから両岸へはパイプラインが視点場まで約200mにわたって連続しており、明快なパースペクティブをもって連続的に視認できる。また、干潮時には護岸からタワーを仰観することも可能である。

実際、特徴的な大竹エッフェル塔のシルエットは地元小学校の社会科学習資料の小瀬川河口付近のイラストマップにも明確に描かれており、この構造物がこの地のアイコンの1つになっていることがわかる（図-3）。

また、2012年4月には市役所のウェブページに「大竹市の工場夜景」なる特設ページが設けられ、岩国・大



図-1. 「大竹市史」の口絵に掲載されたテクノスケープ俯瞰



図-2. 大竹市のテクノスケープ
左：市内立戸地区からの俯瞰
右：大竹エッフェル塔



図-3. 大竹市教育委員会の小学校社会科学習資料に表現されている「大竹エッフェル塔」

竹コンビナートの歴史や工場夜景の見どころスポット、海から見る工場夜景、さらには「コンビナートとサクラ」というユニークな視点から大竹市のテクノスケープの魅力が紹介されている。大竹市の魅力の一つとしてテクノスケープが広く認識されることを目的として開設されたもので、市民にも好評を得ているとのことである。

（2）第一発見者の命名による名所化⁵⁾

地域の何気ない景観が、たった1人の先導者によって価値ある名所の風景へと昇華する事例がある。青森県八戸市にある、住金鉱業㈱の石灰石採掘場（図-4）がそれである。これは海拔-160m～+90mの露天掘り鉱山であるが、地元の郷土史家、江刺家均氏によって1990年代に「八戸キャニオン」と名づけられ、現在も地元ではこのような呼称で呼ばれている。現在八戸キャニオンは青森県庁の発行するドライブマップなどにも紹介されており、名付けが地域特有のランドスケープ遺産を創り出した事例として注目できるだろう。現地には石灰採掘と運搬、セメント合成のプロセスを説明した説明板とともに



図-4. 住金鉱業㈱住金鉱山
（通称：八戸キャニオン：青森県八戸市）

に、キャニオンを眺められる展望台が設けられている。2012年からは八戸市全域に現存する工場を、景観、まちづくり等多角的な観点から捉え、「地域の宝」として工場の魅力を発信する「工場アート」「八戸工場大学」なるプロジェクトが八戸市まちづくり文化推進室によって実施されているが、これらの背景には八戸キャニオンの名所化の影響があったと言っても過言ではないだろう。

(3) 風物詩化⁶⁾

次に、本来の目的とは全く異なった新しい価値観をもって既存の施設が地元の「風物詩」として価値づけられる事例をご紹介します。

現在、大阪市内には無料で利用できる珍しい市営渡船が8ヶ所現存している(図-5)。これらは本来、対岸間の旅客輸送を目的とした交通機関であるが、近年は街歩きや遊覧の対象としても注目され、8ヶ所のうち7ヶ所が立地する大阪市大正区においては観光資源としての新たな役割も注目され始めている。2008年10月に大阪市主催で開催された「ベイサイドパーティ2008大阪」では渡船場をめぐるスタンプラリーが実施されるなど、「水都大阪」をアピールする上での媒体としても活用され始めている。

大阪の渡船の歴史は古く、古事記にもその記録が確認されている。天保年間(1830-43)には15ヶ所ほど存在し



図-5. 落合上渡船場(大阪市大正区)

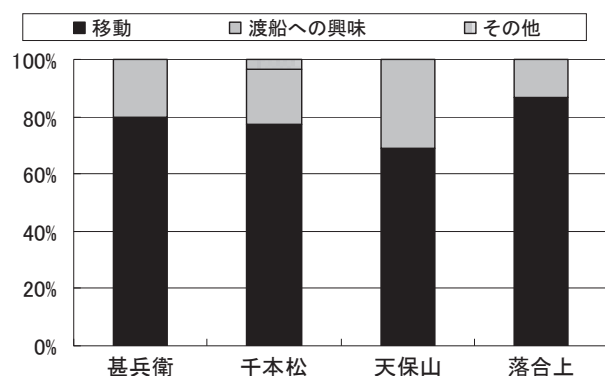


図-6. 各渡船場利用者の利用目的⁶⁾

ていたとされ、有料で人馬や貨物等が輸送されていた。明治以後は「橋梁に代わる対岸相互を連絡する機能」として位置づけられ、その後も長く民間によって運営されていたが、1892年に大阪府が渡船営業規則を定め管理を開始し、1907年には一部が市営へと転換される。さらに1920年には旧道路法の施行により渡船は無料化される。

1935年には31ヶ所存在したとの記録があるが、その後橋梁の架設やモータリゼーションの進展により減少し続け、1978年には12ヶ所、2001年には現在の8ヶ所に縮小されている。

4ヶ所の渡船場において筆者らが実施した調査研究では、各渡船場において7～8割の乗船客が「移動」目的に利用しているのに対し、「渡船への興味」すなわち乗船自体を目的として現地を訪れている利用者が2～3割を占めていることがわかった⁶⁾(図-6)。このことは、渡船を単なる移動手段ではなく「観光対象」に近い遊興的な捉え方をもって乗船している利用者が存在していることを意味している。

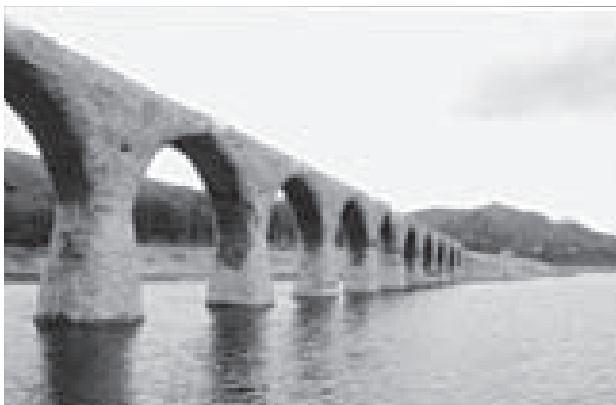
(4) 偶発的な自然現象による存在の強調⁷⁾⁸⁾

さらに、偶発的に発生した自然現象が特徴的景観を形づくり、その価値が何かをきっかけに発見され、価値に公共性を生起させた事例がある。

鹿児島県大口市の山間部にある「曾木発電所」は、1909年に付近の金山と市への電力供給を目的に建設された。1966年の鶴田ダム竣工に伴い、廃止された発電所上屋は大鶴湖の湖底に沈むこととなり、現在は水位の季節変動によって姿が見え隠れするという特徴的な景観を呈している。2006年には国の登録有形文化財に登録されているが、水没と現出を繰り返す現状は文化財の保全上必ずしも理想的とは言えまい。だが、渇水期のみ姿を現すというこの特異な「様態」は新たな価値を生み出しており、産業観光に関する文献や観光ガイドなどにおいては歴史的価値よりもむしろこの「様態」のほうがクローズアップされている。この魅力的な「移ろい景観」



図-7. 旧曾木発電所(2007年12月撮影)



図－8. 旧タウシュベツ橋梁（北海道上士幌町）

がダム建設という土木の営為によって生成していることを考えれば、この様態自体も広義の土木遺産ひいては保全の対象と捉えることができるのかも知れないが、いずれにせよこの価値は従来の土木遺産の価値体系の枠外にあるといえる。

一方、北海道上士幌町には「タウシュベツ橋」というRCアーチの鉄道廃線橋がある（図－8）。今や土木史あるいは廃墟廃線探訪などの“専門分野”ではたいへん有名な事例であるが、近年はこれが写真集などのメディアへの露出によって広く一般市民にも認知されるに至っている。1939年の供用からわずか16年後の1955年に、鉄道に併走する川の下流に発電用のダムが整備され、上流側に「糠平湖」という人造湖が現出した。それに伴いタウシュベツ橋は廃線橋となったばかりか、湖底に沈むという数奇な運命を辿る。しかも、この糠平湖も水位の季節変動が激しく、タウシュベツ橋は極寒の地にて水没と現出を毎年繰り返すこととなる。そのたびコンクリート内の水分が凍結膨張を繰り返し、その結果コンクリートの表面が腐食することで奇しくも「印象的な外観」を呈することとなったのである。

1999年にはNPO法人ひがし大雪アーチ橋友の会が発足し、その保存・利活用事業を推進しているほか、2001年には橋梁が北海道遺産にも認定された。このように偶発的な要因によって公共性が獲得されるというこの事実にも注目すべきであるが、この遺産において最も興味深いのは、この価値発見の起源ではないだろうか。現地にて眼前に広がる何とも神秘的な景観の“第一発見者”は、確実に存在したはずである。野生のヒグマが出没する荒野に囲まれた湖に取り残された廃橋などに、「この人」はいったい何を目的に訪れたのであろうか。危険を顧みない探検愛好家だったか、あるいは命がけでも釣果を競う熱狂的な釣りファンだったのか。動機がどうであれ、結果的にこの地に足を踏み入れる機を得た「この人」は、廃橋の文明的幻影とでも呼ぶべき崇高な麗姿から大きな

感動を得たに違いない。何らかの動機によって「知的アドベンチャー」が誘発され、そこで醸成された好奇心や関心が、“セレンディピティ”とでも呼ぶべき価値の発見に繋がった。さらにこの発見が共有・伝播され、やがてこの土木遺産が地域づくりの核へと発展するという一連のプロセスがここに見出せるのである。

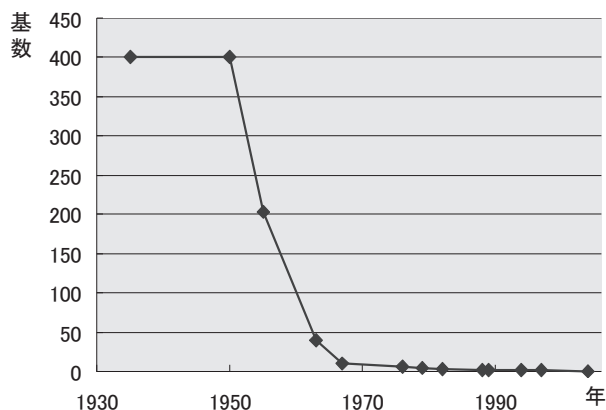
（5）レプリカによるイメージの存続⁹⁾

最後に、市民主導による産業遺産の移設ないしレプリカ製造によってそのイメージが地域にて存続されている興味深い事例をご紹介します。

堺市には、2004年まで特徴的な風車が現存していた（図－9）。これは、地下水の揚水による補給水確保を目的とした灌漑用風車であり、農作業の効率向上において重要な役割を果たした。オランダ風車をヒントに大正期に考案されたこの風車はたいへんユニークなものであり、1935年頃から1950年代初めまで大阪南部の泉南地域にひろく普及し、1965年頃までは市内石津地区を中心とした海岸線一帯に400基近くが林立していたという。その後、農業地の縮小やスプリンクラーなど新技術の導入によって風車灌漑そのものが徐々に衰退し風車も激減する（図－10）。堺市楠町にはこのオリジナル風車の最後の1基が現存していた。しかし筆者が訪れた2003年、周囲はゴミ捨て場となっており、とても歓迎



図－9. 最後のオリジナル灌漑用風車（堺市）2003年撮影



図－10. 堺の揚水風車数の変遷⁹⁾

表－１．現存する主な堺市灌漑用風車の系譜と現況⁹⁾¹⁰⁾

設置場所	新造移設	設置年	設置目的	現況	備考
市小学校	移設	1966	記憶継承水道代の節約	ブレード回転・ポンプ稼動可	
浜寺石津小学校	新造	1968	記憶継承	ブレード固定・ポンプ有	中尾正治氏による製作
*晴美台小学校	新造	1973	理科教材	ブレード回転・ポンプなし	2004取り壊し検討中
浜寺石津西公園	新造	1973	科学の精神醸成	ブレード固定・ポンプなし	
*五ヶ荘東小学校	移設	1978	理科教材	ブレード固定 ポンプなし	1982・84年ソニー子ども教育科学プログラム優秀賞・優良賞受賞
服部緑地	移設	1979	記憶継承	ブレード回転・ポンプ稼動可	
大泉緑地	新造	1984	記憶継承	ブレード回転・ポンプ稼動可	中尾正治氏による製作
福泉小学校	新造	1985	記念事業の一環	ブレード回転・ポンプ有	
大仙公園	移設新造	1986	記憶継承 地域産業啓発 景観形成	ブレード回転・ポンプ稼動可	
茶山台小学校	不明	不明	不明	全ブレード欠落・ポンプなし・放置状態	
神石小学校	不明	不明	不明	全ブレード欠落・ポンプ有・放置状態	2004取り壊し検討中
宮山台小学校	不明	不明	理科教材？	ブレード回転・ポンプなし	1981年ソニー理科教育振興資金獲得
新湊小学校	新造	2005	記念事業	ブレード回転 ポンプ有	
浜寺公園 海浜生物観察場	新造	2003	揚水（海水）	ブレード回転 ポンプ有	

*は2004-13年にかけて取壊し

されている状態とは言い難かった。案の定これも翌年に取り壊され、事実上オリジナル風車は完全消滅したものと考えられていた。

しかし、翌年筆者らの調査研究⁹⁾によって、堺市内の小学校校庭や公園において、移設もしくはレプリカ風車が“現存”していることがわかった。当地で考案されかつ当地の農業生産に貢献した構造物が、1960年代より“堺市の風物詩”ないし“理科教材”として、移設ないしレプリカ（後述のように、レプリカの設計者がオリジナル風車の設計者と同一のものを含む）として現存しているのである。

調査の結果、2004年時点で堺市内には12基の移設もしくは新造の灌漑用風車が“現存”しており、その後2013年までに2基が取り壊されるも2基が新造されたことがわかった。たとえば、市（いち）小学校校庭にある風車（図－11）は回転軸までの高さ3.7m、ブレード直径2.2mの小型風車であり、1966年に「郷土名物の保存」および「水道代の節約」を目的として、廃止直後の“オリジナル風車”を移設したものである。16～17世紀初頭にはオランダ商館員が出入りしていた旧堺港内の埋立地に立地する同校は、“オランダ”を想起させる風車に対する関心も当時高く、移設前年度より中古風車の寄贈を募っており、市内石津東の小林吉次郎氏らの寄贈によって移設が実現した。なお、同校の風車は当時、実際に校庭内の井戸水を汲み上げており、文字通り「揚水風車」として機能していたことがわかる。さらに、当初風車はブレードや支柱などの傷みが激しく、同校の用務員2名が約20日間をかけて修理したとの記録もあり、当時の



図－11．移設された灌漑用風車（堺市市小学校）



図－12．灌漑用風車の“歴史的”レプリカ（堺市浜寺石津小学校）

風車に対する社会的関心の高さが伺える。現在は部分的に木材や鉄骨に改修されており、ブレードの回転やポンプの稼動も可能な状態にある。

一方、浜寺石津小学校校庭に現存する風車（図－12）は、激減する灌漑用風車の記憶を止める目的で1968年

に新設されたものである。当時存命であった灌漑用風車の初期の製作者である農鍛冶の中尾正治氏にPTAが製作を依頼した。ポンプは当初稼動していたが、現在鋼製6枚のブレードは安全管理上鎖で固定されている。このほか、堺の風車消滅に対し当時の職員が危機感を感じ移設されたものなどを含め、新造、移設はそれぞれ8件、4件、このような基礎的な情報が不明の状態にあるものが3件存在していたことがわかっている。(うち2件は2000年代に取壊し)。

堺市における灌漑用風車は地元農業に対する貢献が大きかったのみならず、それらの形成する特徴的風景は激減後に「歴史的記憶の継承」の対象となるなど、当地の心象風景を形成していたと考えられる。ここに市民による風車への強い愛着心が端的にうかがえるが、風車という構造物のスケール、ならびに製作の容易さという特性がその後の移設・新造という形で継承を可能としたといえる。

8. 終わりに

既に価値の認められた遺産の事後的な公共性獲得過程にも関心があったが、本稿ではそもそも遺産として認識されていなかったものが、公共性、あるいは地域資産としての価値を獲得する過程を概観することに焦点を当ててみた。これらの事例をさらに深く観察することで、公共性獲得の誘因がいくつか挙げられるものと考ええる。あくまで本稿における事例のみからファクターを抽出するとすれば、それは時間の経過、そして対象と公共との関わり方に集約することが可能であろう。後者には例えば風景、偶発的な出会い、メディアや名づけによる意識化など様々な関わり方が含まれている。また、前者を実現するためのタイムスパンが存在することも推察できる。ただしこれらはいずれも必要条件に過ぎず、対象に対する公共の「見方」に正の変化を促すような出来事や特有の媒体によってその十分性が満たされるものと考えられる。

今後はさらに特徴的な事例を収集・精査し、この興味深い現象の解明に挑んでいきたい。近い将来、本報告書を共同執筆した気鋭の諸氏とさらなる議論を展開する機会があれば幸甚である。

【文献】

- 1) リチャード・ハーグ (聞き手: 岡田昌彰) 2009 リチャード・ハーグインタビュー『テクノスケーブ利活用事業の嚆矢』土木学会誌 Vol.94, Jan, 2009
- 2) 林顕太郎、岡田昌彰 2008『インターネットを介した風景観の伝播に関する研究』土木学会土木計画学研究・講演集 Vol.38
- 3) 岡田昌彰 (2013) 瀬戸内海地域における産業景観 (テクノスケーブ) の社会的意義に関する研究、2012年度 (財) 福武学術文化振興財団助成報告書
- 4) 岡田昌彰 (2003) テクノスケーブ～同化と異化の景観論、鹿島出版会
- 5) 西田正憲・岡田昌彰・井原縁 (2009) 平成20年度「瀬戸内海の環境保全・創造に係る研究助成: 瀬戸内海の生業の風景の歴史的変遷とその特質に関する研究」報告書、(社) 瀬戸内海環境保全協会
- 6) 益永泰佑・岡田昌彰 (2009) 大阪市営渡船における景観特性と利用者意識に関する研究、土木学会海洋開発論文集第25巻
- 7) 岡田昌彰 (2008) 土木遺産の保全と観光開発ーその多義性と相克について、土木学会誌 Vol.93, May, 2008
- 8) 岡田昌彰 (2009) おそと巡検ー好奇心をいざなう知的アドベンチャー、OSOTO Vol.6、(財) 大阪府公園協会
- 9) 花畑保志・岡田昌彰 (2006) 堺市灌漑用風車の系譜と現況に関する研究、土木学会土木史研究論文集 Vol.25
- 10) (公財) 大阪府文化財センター、日本民家集落博物館「堺の風車」修復記念シンポジウム"地域の文化遺産を次世代へ 堺の揚水風車"における筆者の講演 (堺の揚水風車～原風景の復活に向けて～) に伴う調査、2013.3.3 (調査員は筆者のほか、近畿大学・三井千久、松本悠大朗が実施)

Abstract: The value of industrial or civil engineering heritage is provided mostly by specialists. However, it can be also determined by general people or "the first non-professional discoverer". The latter could be called, "Bottom-up" process of determination of heritage. Recently, general people or enthusiasts discover the candidates of heritage, and the new meanings reflected on them expand in web media, such as SNS, and even obtain social approval in the end. This paper pays attention to "Bottom-up" process of determination of heritage value, and discusses on 5 case studies: (1) Generation of local landscape and tourism of technoscape in industrial cities, (2) Influence of naming by the first discoverer, (3) Scenerization, (4) Emphasis of existence caused by incidental natural phenomena and (5) Retained image with replica, and discusses on causes of obtaining publicness.